

## RELATÓRIO DE JULGAMENTO À IMPUGNAÇÃO

**PROCESSO SEI nº:** 00010.000916/2021-83

**REFERÊNCIA:** Edital de Concorrência nº 001/2021– SUPARC

**OBJETO:** Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada, para a prestação dos serviços públicos de administração, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação aeroportuária do Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Dr. João Silva Filho.

### I. DAS ADMISSIBILIDADE:

Trata-se de pedido de impugnação ao Edital interposto por Ferras e Gosch Advogados, referente ao Edital de Concorrência Pública nº 001/2021 - SUPARC, cujo objeto é a Parceria Público-Privada, na modalidade de concessão patrocinada, para a prestação dos serviços públicos de administração, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação aeroportuária do Aeroporto de Parnaíba – Prefeito Dr. João Silva Filho.

A impugnação interposta é tempestiva, visto que, recebida por email no dia 18/11/2021 às 13:26, e que a sessão pública de abertura da licitação está marcada para o dia 25/11/2021, portanto dentro do prazo legal, com fundamento nas Leis 8.666/93 e cláusulas 6.3 e 6.3.1, do Edital 002/2021- SUPARC.

As regras para condução da licitação que objetiva à Parceria Público Privada em tela, se encontra consubstanciadas no Edital de Concorrência Pública 001/2021- SUPARC, que prevê no preâmbulo, que o certame será realizado na modalidade concorrência pública, com inversão de fases, a ser julgada pelo critério de menor valor da contraprestação mensal máxima e de aporte a ser pago pelo poder concedente.

### II – DAS RAZÕES DE IMPUGNAÇÃO E DAS RESPOSTAS

Os argumentos foram trazidos em tópicos, abaixo descritos e em seguida respondidos, para manter a clareza e inteligência das disposições editalícias e contratuais, bem como facilitar a compreensão de todos os argumentos e esclarecimentos ora trazidos à julgamento.

#### ALEGAÇÃO nº 1: DO DESCUMPRIMENTO DO RELATÓRIO DE PROJEÇÕES DA ANAC:

A impugnante destacou que:

- a) Tarifa Aeroportuária chegando a R\$ 70,00, sendo que a ANAC prevê um teto para aeroportos concessionados, e esse valor está fora do valor de mercado, GRU hoje é de R\$ 35,52 - PORTARIA Nº 5.393, DE 8 DE JULHO DE 2021;
- b) O valor do Estudo Realizado está em desacordo com outro já praticados em aeroportos semelhantes ou em categorias acima;

c) O Edital Não deixa claro se os investimentos serão obrigatórios ou facultativo as metas serem atingidas.

### RESPOSTA:

O relatório de projeção é feito pela SAC, e não pela ANAC. A SAC faz o Planejamento Setorial, e suas projeções são referências baseadas em cenários *status quo*, ou seja, sem alterações de infraestrutura, a não ser que já estejam contratadas. Essas projeções são muito próximas das utilizadas na modelagem do Cenário 1 de demanda, já no Cenário 2 de demanda existirá um esforço comercial por parte do Parceiro Privado, assim como melhoria na qualidade dos serviços prestado e da própria operação aeroportuária.

Com isso é possível o atendimento a uma demanda potencial muito maior, demanda essa latente, justificada e respaldada nos relatórios de previsão de demanda. Cabe destacar que a SAC realizou uma criteriosa avaliação de toda a documentação desenvolvida, e deu anuência a mesma.

Sobre os valores tarifários, as tabelas da ANAC não se aplicam a aeroportos delegados aos estados ou municípios, como é o caso do Aeroporto de Parnaíba. A PPP patrocinada é um modelo em que a administração pública será atuante no projeto, para manter a viabilidade do mesmo, assim como trazer a liberdade de preços para que o concessionário possa criar as melhores estratégias comerciais, seguindo a Resolução ANAC 392/16, Art. 1.º, §3º, inciso III.

No relatório econômico financeiro é feita a simulação de variações de tarifas, afim de averiguar os impactos sobre os resultados financeiro futuros. O futuro concessionário poderá buscar reduzir custos operacionais, ampliar a geração de outras receitas, principalmente patrimoniais e acessórias, para montar seu adequado fluxo de caixa e ter assim viabilidade financeira do projeto, além disso, os aportes realizados pela administração pública contribuirão para a realização da Fase 02 de obras, que é obrigatória, melhorando a capacidade de geração de receita para chegar no ponto de equilíbrio.

Ainda, no estudo econômico-financeiro restou demonstrado que não haveria sensibilidade na demanda, dado que o impacto no preço médio do ticket de voo para a região não seria relevante. Ainda, as alternativas intramodais são mais custosas ou muito inviáveis em relação a tempo e distâncias, o que permitiu que tal janela você estipulada. No comparativo com operações similares a janela fixada se mostrou totalmente adequada.

Comparativo das tarifas de embarque com aeroportos internacionais semelhantes

Origem	Destino	Taxas	Ticket	% do ticket	Tipo
MIA	GRU	R\$ 184,16	R\$ 1.734,23	10,62%	Internacional
Cartagena	Bogota	R\$ 50,18	R\$ 432,53	11,60%	Nacional
Cancun	GRU	R\$ 174,69	R\$ 1.844,00	9,47%	Internacional
Cartagena	GRU	R\$ 418,11	R\$ 1.425,65	29,33%	Internacional
Cancun	Cidade do México	R\$ 313,78	R\$ 1.991,99	15,75%	Nacional
Parnaíba	Campinas	R\$ 28,33	R\$ 927,13	3,06%	Nacional

Há potencial para ampliação do valor das tarifas de embarque para o aeroporto, sem causar prejuízos à demanda.

- O percentual das taxas em relação ao valor das passagens é baixo se comparado com outros aeroportos;

Por fim, vale frisar, a janela tarifária é uma opção ao futuro concessionário, de modo que estará adstrita às flutuações de demanda, bem como ao melhor juízo de desempenho e externalidades que o operador que lá estiver entender mais adequado. Ou seja, a fixação da tarifa terá que estar enquadrada no teto da janela mas estará adstrita ao plano de negócios e desempenho conforme juízo do operador e dos acordos comerciais por ele fixados.

### **ALEGAÇÃO n° 2: DA DESATUALIZAÇÃO ECONÔMICA DO ESTUDO E DE SEU PREJUÍZO PROJETADO.**

O estudo econômico financeiro é inservível para a projeção real de custos do sistema, uma vez que errou nos custos básicos de projeção, devendo então ser atualizado e reavaliado para verificação de real exequibilidade.

#### **RESPOSTA:**

As avaliações econômicas financeiras, seguiram os padrões realizados na rodada 6 de concessões federais. O relatório econômico e de demanda apresentam detalhadamente os *benchmarks* assim como os padrões de custos utilizados. Foram considerados custos fixos e variáveis, diretos e indiretos, alocados para centro de custo dentro do aeroporto, adequados à realidade observada em Paranaíba nos últimos anos, assim como nos demais aeroportos do Brasil.

Todos os cálculos realizados seguiram rigorosos padrões técnicos, e tiveram sua conferência realizada pela Grupo Técnico do Estado do Piauí, composto pela SUPARC e SETRANS, além de passar pela análise minuciosa da equipe técnica e econômica da SAC, que deu anuência ao mesmo através da Portaria n° 1.127, de 24 de setembro de 2021.

Sobre as projeções de demanda, as mesmas são compatíveis com a região da Rota das Emoções, de Parnaíba e cidades próximas, seguindo rigor técnico e científico, aderente ao Planejamento Setorial. Não há erro nos cálculos, tão pouco incompatibilidade da forma de mensuração dos valores utilizados na formação do fluxo de caixa do projeto. Desta forma não há o que se corrigir, pois não são identificados erros nos cálculos.

### **ALEGAÇÃO n° 3: DAS TARIFAS DA CONCESSIONÁRIAS**

O estudo econômico prevê um acréscimo de até 185% no valor das tarifas para que a concessionária por sua conta e risco (mercado) possa ajustar a sua arrecadação para zerar sem VLP ao fim dos 32 anos. Entretanto a tarifação sugerida não é possível. Existe uma política tarifária da ANAC, através da Resolução 392, de 6 de Setembro de 2016, a qual não está sendo cumprida.

Portanto mais uma vez o estudo se encontra com cálculo errado descumprindo norma do órgão competente, não podendo tais erros persistirem. Devendo então tais tarifas revistas à luz da legislação pertinente.

#### **RESPOSTA:**

A tarifa não é uma exigência obrigacional para o concessionário aumentar, mas sim um fator que poderá o mesmo modular e ampliar de acordo com o fluxo de demanda e oferta, assim como pela sua estratégia comercial. Por ser a opção menos custosa para atendimento da demanda de acesso à região, o futuro concessionário poderá aplicar tarifas acima das médias de mercado de outras regiões do país – que ainda são balizadas pelas tabelas da Infraero – estas por sua vez estão defasadas e não representam a realidade dos aeroportos regionais, uma vez que a INFRAERO pratica políticas tarifárias com subsídios cruzados (aeroporto maiores geram mais receitas que aeroporto menores que não possuem os mesmos ganhos de escala). Outro elemento é a competição modal, em que as alternativas atuais são somente o rodoviário, ver capítulo da análise de competição, capítulo 4 do caderno de Estudos de Mercado. Em resumo, o acesso à região se dá quase na totalidade por carro com o percurso de distâncias superiores a 400 km. Sendo assim, do ponto de vista da sensibilidade do preço da tarifa no custo da passagem, o impacto é baixo, dado que o valor proporcional é pequeno em relação ao valor médio da passagem. **Fonte:** CADERNO 02 PERGUNTA 35 E RESPOSTA 35.

Por fim, as Tarifas serão recalculadas anualmente, tendo como referência o padrão de cobrança de aeroportos nacionais e os limites da legislação regulatória vigente, não podendo superar em mais de 3 (três) vezes os valores médios de referência, considerando ainda o reajuste pela aplicação da variação do IPCA/IBGE no período, tendo como 25 referência a data base de apresentação da PROPOSTA ECONÔMICA, conforme regramento estabelecidos pelo ANEXO IV - ESTRUTURA TARIFÁRIA do EDITAL. **Fonte:** CADERNO 02 PERGUNTA 40 E RESPOSTA 40

#### **ALEGAÇÃO nº 4: DO CUSTO DO MIP**

O valor chama a atenção se comparado com os valores de estudos autorizados pela ANAC para compor o leilão dos blocos dos maiores aeroportos do país, que movimentam milhares de pessoas por dia, ao contrário do aeroporto de Parnaíba. O bloco 6 do Leilão 01/2020 da ANAC (file:///E:/Work/BAE/ESAERO/Parnaiba/govfedEdital.pdf), teve o valor do estudo do aeroporto de Teresina custando uma média de R\$ 3.240.180,85, contra os R\$ 4.082.790,97 de Parnaíba.

Dito isto o custo dos estudos de MIP se apresentam como entrave econômico na proposta financeira da PPP, um custo elevado e acima do parâmetro de contratação nacional. Como exemplo, citamos os estudos realizados para a concessão do aeroporto de Chapecó, Santa Catarina, com o processamento aproximado de 500 mil passageiros/ano (pré-pandemia-2019) cujo valor foi de 400 mil reais, conforme previsto no Edital de Concessão nº 228/2019 de Chapecó-SC.

#### **RESPOSTA:**

O valor presente no estudo econômico-financeiro (R\$ 3.097.542,33), sendo o mesmo atualizado e passando a ser o valor de R\$ 4.082.790,97, importante destacar que estudos do projeto foram primariamente cotados e contratados em um cenário global onde não teríamos total clareza sobre os impactos da crise sanitária proveniente do COVID-19, assim foi aprovado um aditivo de reajuste, onde a extensão dos estudos em carga de trabalho e tempo impuseram a absorção de tais impactos de tais aumentos de custo no reembolso, que foi considerado

pequeno, razoável e aplicável à espécie, sendo certo que é totalmente amortizado na válvula de liberdade tarifária, prevista no contrato. **Fonte:** CADERNO 02 PERGUNTA 34 E RESPOSTA 34

As avaliações realizadas seguiram as diretrizes estabelecidas juntamente com o Governo do Piauí para que dessem subsídios suficientes para uma boa tomada de decisão e que respaldassem totalmente o processo de concessão do ativo. O estudo não se limitou a estudar somente o aeroporto de Parnaíba, mas o contexto da aviação e dos aeroportos do Piauí como um todo, assim como da região nordeste. Ao longo do desenvolvimento dos trabalhos, foram elaboradas diversas avaliações nos aspectos econômicos, financeiros, de engenharia construtiva, aeroportuária e operacional, além de avaliações ambientais.

O escopo do estudo atendeu às diretrizes seguidas pelos estudos realizados nos blocos de concessões aeroportuárias do governo federal, porém com um valor de ressarcimento bem abaixo dos realizados nesses blocos.

Como exemplo, tem-se o bloco 7 de concessões de aeroportos regionais, conforme segue:

**Tabela 1 - O valor para ressarcimento pelo conjunto de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos para subsidiar a modelagem da concessão dos Aeroportos**

SBRJ Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ R	R\$ 6.626.988,88
SBUL Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato - Uberlândia/MG	R\$ 4.060.216,73
SBMK Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG R	R\$ 3.725.558,47
SBUR Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG R	R\$ 3.110.761,96
SBJR Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho R	R\$ 3.262.317,78
SBBE Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro	R\$ 6.449.213,65
SBMQ Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre -Macapá/AP	R\$ 3.257.757,33
SBSN Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA R	R\$ 3.676.570,43
SBMA Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA R	R\$ 3.659.372,88
SBC J Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA R	R\$ 3.537.965,63
SBHT Aeroporto de Altamira - Altamira/PA R	R\$ 3.091.050,87
SBSP Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP R	R\$ 8.032.520,36
SBCG Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS R	R\$ 4.262.501,16
SBMT Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP R	R\$ 3.159.132,01
SBCR Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS R	R\$ 2.974.360,37
SBSJ Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf - São José dos Campos SP	R\$ 3.506.906,33
SBPP Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS	R\$ 3.572.316,65

**Fonte:** DOU Nº 194, quinta-feira, 8 de outubro de 2020 / Seção 3 / pg 75.

Cabe destacar que tais preços apresentados como referência, aprovados pelo governo federal, seguiram rigorosas avaliações pela Secretaria Nacional de Aviação Civil, a ANAC, assim como órgãos de controle como o TCU. **Fonte:** CADERNO 1 PERGUNTA 04 E RESPOSTA 04

### **ALEGAÇÃO nº 5: DA CONTRATAÇÃO ANTIECONÔMICA**

A contratação da concessionária por meio de concessão patrocinada se mostra antieconômica. Uma vez que o estudo aponta inviabilidade de payback e a necessidade de custear os serviços.

#### **RESPOSTA:**

A avaliação econômica financeira apresentada no relatório se mostrou adequada e com a devida aderência aos instrumentos de Planejamento Setoriais da SAC, assim como atendimento as normativas regulatórias da ANAC. Todos os indicadores financeiros, payback, VPL e TIR, se mostraram compatíveis com a viabilidade do projeto, considerando os aportes por parte da administração pública.

O aeroporto por si só é viável operacionalmente, sendo que os aportes serão utilizados para cobrir os custos de capital para melhorias do aeroporto. Nos estudos fica claro que caso as melhorias e a forma de atuação comercial do aeroporto não sejam feitas, o mesmo tenderá a ter prejuízos econômicos. Com os investimentos previstos na PPP patrocinada a região terá adequados padrões de serviços, e o equipamento passará a ter um papel fundamental para o desenvolvimento e crescimento do bem estar econômico e social regional e estadual.

### **III- DA DECISÃO**

Em razão do que foi acima exposto, a Superintendência de Parcerias e Concessões, através desta Comissão Especial de Licitação, decide acolher a impugnação apresentada, posto que tempestiva, para no mérito julgá-la **IMPROCEDENTE**.

Teresina, 07 de dezembro de 2021.



Justina Vale de Almeida

**Presidente da Comissão Especial de Licitação- SUPARC**

#### **Aprovo:**



**Viviane Moura Bezerra**

Superintendência de Parcerias e Concessões - SUPARC